

BILEN SOM KULTURFÆNOMEN

Mette Jensen
seniorforsker, mag.scient.soc.,
Afdeling for Systemanalyse
Danmarks Miljøundersøgelser

1 Indledning

Dette paper bygger på den ene del af forskningsprojektet ALTRANS som falder i 2 delprogrammer. Førstedelen består af såvel en kvalitativ som en kvantitativ undersøgelse af transportadfærd og holdninger til transport - set ud fra et miljøperspektiv. I andet delprogram udarbejdes scenarieberegninger af ændrede transportsystemer ud fra nogle samfundsøkonomiske modelberegninger.

I en projektbeskrivelse for ALTRANS¹ kan bl.a. læses følgende korte beskrivelse af første delprogram:

“...en analyse af den eksisterende trafikadfærd og dennes udvikling kombineret med såvel en kvalitativ som en kvantitativ analyse af udvalgte befolkningsgruppers transportforbrug og holdninger til ændringer i dettes imødekommelse.”

Paperet her tager udgangspunkt i den kvantitative del af undersøgelsen i første delprogram, som har resulteret i rapporten ‘Benzin i blodet - kvantitativ del’, - udkommer august 1997, og vil hovedsageligt bestå i udvalgte uddrag af rapporten. Den kvalitative del af projektet afrapporteres i ‘Benzin i blodet - kvalitativ del’ som udkom i maj 1997. En tredje delrapport, ‘Benzin i blodet - sammendrag og metode’, vil udkomme i løbet af efteråret 1997, og vil som navnet siger, bestå i et sammendrag af de to tidligere rapporter og desuden indeholde en diskussion af de to metoder, kvalitative og kvantitative interview, stillet op overfor hinanden.

1.1 Baggrund for projektet

Baggrunden for ALTRANS er de stadig voksende miljøproblemer som følge af persontransporten. Hvis disse skal løses, eller i første omgang blot reduceres, skal der indhentes viden dels om selve problemerne og deres omfang, luftforurening, CO₂-udslip, vand- og støjforurening etc., dels om transportens betydning for samfundet og den enkelte. Fokus i denne del af ALTRANS er transportens betydning for den enkelte som en del af en husstand eller familie.

1.2 Den kvalitative undersøgelse

Første del af ‘Benzin i blodet’ er en kvalitativ analyse af befolkningens transportadfærd og holdninger til transport. Den bygger på 20 intensive interview med i alt 30 personer.

¹ Christensen, Linda, Jensen, Mette, Jensen, Søren, Winther, Morten, ALTRANS - Mobilitets- og miljøkrav til ALternative TRANSPORTsystemer, 1995, s. 3

I rapporten inddeles befolkningen i 'ideale' trafikanttyper ud fra de foretagne interview. Der er 2 hovedtyper bestående af hhv. bilister og cyklister/kollektivbrugere. Disse er hver især opdelt i 3 undertyper således at der bliver i alt 6 typer af trafikanter. Typerne kan kort beskrives således:

Lidenskabelige bilister

En lidenskabelig bilist holder af sin bil og elsker at køre i den. Han - det er som oftest en mand - kunne ikke drømme om sætte sine ben i de kollektive transportmidler. At undvære bilen ville være "som at få savet benene af". Tiden i bilen opfattes ikke som spildtid, men kan bruges konstruktivt til f.eks. at planlægge arbejdsopgaver.

En lidenskabelig bilist ser bilen som et symbol på frihed, og mener at bilmærket siger noget om personligheden, og at bestemte bilmærker afspejler succes. Lidenskabelige bilister mener ikke at bilismen giver anledning til store miljøproblemer, og fremhæver gerne at den kollektive trafik jo også forurener.

Hverdagsbilister

Hverdagsbilisten bruger bil til bolig-arbejdsrejser fordi det er det letteste, hurtigste og ofte det billigste. Han eller hun er vant til at køre bil, og værdsætter den uafhængighed bilen giver. Hvis det kollektive transportsystem var mere effektivt og fleksibelt ville han eller hun ikke udelukke at det kunne være et alternativ til den daglige bilkørsel mellem hjem og arbejde.

Bilen ses som et statussymbol af mange hverdagsbilister som mener at "der er forskel på om man kører i en BMW, en Skoda eller en 2CV". Hverdagsbilister er ofte lydhøre overfor de miljøproblemer som bilismen skaber, men ønsker ikke at sætte problemerne i relation til deres egen bilkørsel. En del hverdagsbilister er rede til at betale omkostningerne ved en udbygning af det kollektive transportsystem over skatten.

Fritidsbilister

Fritidsbilisten bruger som navnet siger bilen i fritiden til formål som indkøb, kørsel af børn til og fra institution og fritidsaktiviteter. Til disse formål er bilen meget lettere, mere bekvem og hurtigere end kollektive transportmidler og cykel. Fritidsbilisten ser bilen som et behageligt transportmiddel der er dyrt, og sluger en stor del af husstandens økonomi som godt kunne bruges til andre ting. Bilen er et transportmiddel og ikke andet.

Mange fritidsbilister er af den opfattelse at hvis de kollektive transportmidler var bedre og kunne tilgodese deres transportbehov, så kunne de godt tænke sig at afskaffe bilen og bruge pengene til noget andet. De kan godt se miljøproblemerne i forbindelse med bilismen, og ved godt at det koster noget at gøre noget ved dem. De er også villige til at give deres bidrag hvis de er sikre på at pengene går til formålet og "ikke bare går ind i statens store kasse".

Cyklister/kollektivbrugere af hjertet

Cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet har valgt at køre på cykel og bruge kollektive transportmidler ud fra et bevidst valg. Han eller hun holder af at cykle og finder de positive sider ved at køre kollektivt frem. Selvom det tager tid kan man bruge tiden til at læse eller "lade op når man skal på arbejde". Det er ikke fordi cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet ikke har råd til en bil, men det er rart at have de penge en bil ville koste i anskaffelse og drift til andre formål.

Cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet mener både at den kollektive transport er blevet forringet, og at den er blevet dyrere gennem de senere år og synes det er en samfundsopgave at sikre et godt og velfungerende transportsystem. Cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet er bekymrede for miljøet og klar over trafikens bidrag til problemerne. De er klar over at det koster noget

(økonomisk) at sikre miljøet, og er villige til at betale det det koster - både personligt og over skatten.

Cyklister/kollektivbrugere af behov

Cyklister/kollektivbrugere af behov er byboere, ofte i de større byer, de er ofte unge eller forholdsvis unge. De er kollektivbrugere og cyklister fordi disse transportmidler tilgodeser deres transportbehov. De cykler hellere end de tager de kollektive transportmidler som de har et noget blandet forhold til.

Cyklisterne/kollektivbrugerne af behov har ofte en viden om trafikken miljøbelastning og er bekymrede over udviklingen. De unge i denne type sætter sjældent deres egen adfærd i forbindelse med problemerne og gør ikke selv noget aktivt for at forbedre forholdene. De mener dog nok at den enkeltes indsats generelt set har en betydning, men synes på den anden side at det kan være svært at overskue hvad der kan gøres konkret.

Cyklister/kollektivbrugere af nød

Cyklister/kollektivbrugere af nød er først og fremmest folk der ikke har råd til bil. Når/hvis de får råd til det, vil de anskaffe sig en bil. Der er en del forholdsvis nyligt etablerede unge familier, en anden del består af enlige med børn i den lavere del af indkomstskalaen og en tredje del af personer udenfor arbejdsmarkedet - arbejdsløse, pensionister eller bistandsmodtagere.

De kan ofte godt lide at køre på cykel og har ligesom cyklisterne/kollektivbrugerne af behov, en meget forskellig opfattelse af det kollektive transportsystem. Deres viden om miljøproblemer spænder over et bredt felt lige fra en stor interesse og en 'grøn' adfærd og 'grønne' holdninger, til en manglende interesse for og afvisning af miljøproblemer overhovedet. Selv de meget 'grønne' af disse trafikanter har dog ønsket og intentionen om at købe bil når eller hvis de får råd.

Typerne beskrives mere detaljeret i første del af 'Benzin i blodet', og danner desuden baggrund for udformningen af det spørgeskema som blev benyttet i den kvantitative undersøgelse.

2 Den kvantitative undersøgelse

Den kvantitative undersøgelse er en landsdækkende interviewundersøgelse af transportadfærd og holdninger til transport blandt (brutto) 1000 danskere i alderen 16-70 år. Interviewene er gennemført som telefoninterview med en gennemsnitlig interviewtid på 30 minutter. Det egentlige datamateriale udgøres af besvarelser fra 788 personer, og opnåelsesprocenten har således været på 79, hvilket må anses for fuldt tilfredsstillende. Socialforsknings-instituttet (SFI) har stået for udvælgelsen af interviewpersoner samt gennemførelsen af interviewene. Dataindsamlingen er faldet i to ensartede dele; den ene blev gennemført i februar, den anden i maj 1996.

Spørgeskemaet

Interviewene blev foretaget ud fra et struktureret og standardiseret 27 siders spørgeskema omfattende 57 spørgsmål med overvejende lukkede spørgsmål med flere svarmuligheder (multiple choice).

Spørgeskemaet var udformet på baggrund af de kvalitative interview som var indsamlet forud for påbegyndelsen af arbejdet med spørgeskemaet. De kvalitative interview var således

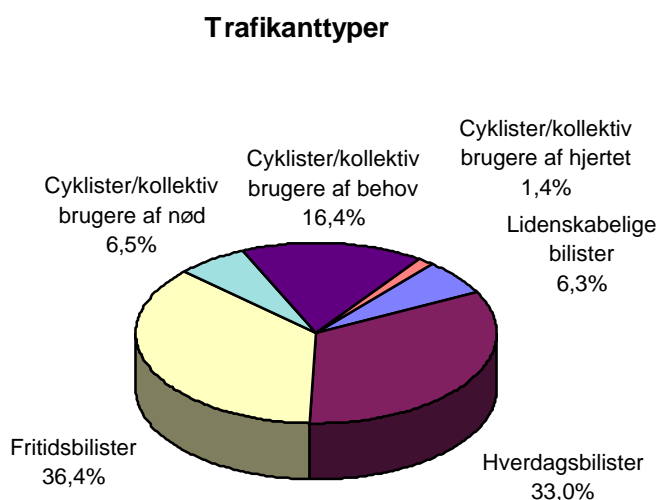
afgørende for formuleringen af spørgsmålene til den kvantitative undersøgelse. Uden dette udgangspunkt ville en lang række af de valgte spørgsmål ikke være medtaget, og dermed ville relevansen af og kvaliteten i undersøgelsen have været en anden, end tilfældet er med de kvalitative interview som baggrund for spørgeskemaet.

2.1 Kvantificering af typerne

Tabel 1 viser en numerisk fordeling og figur 1 en procentuel fordeling af de interviewede i de 6 trafikanttyper. I alt 597 personer, svarende til 76% af de interviewede har bil i husstanden. Og det vil m.a.o. sige at kun 1 ud af hver 4 interviewet er cyklist og/eller kollektivbruger.

<i>Trafikanttype</i>	<i>Antal personer</i>
Lidenskabelige bilister	50
Hverdagsbilister	260
Fritidsbilister	287
Cyklister/kollektivbrugere af nød	51
Cyklister/kollektivbrugere af behov	129
Cyklister/kollektivbrugere af hjertet	11
I alt	788

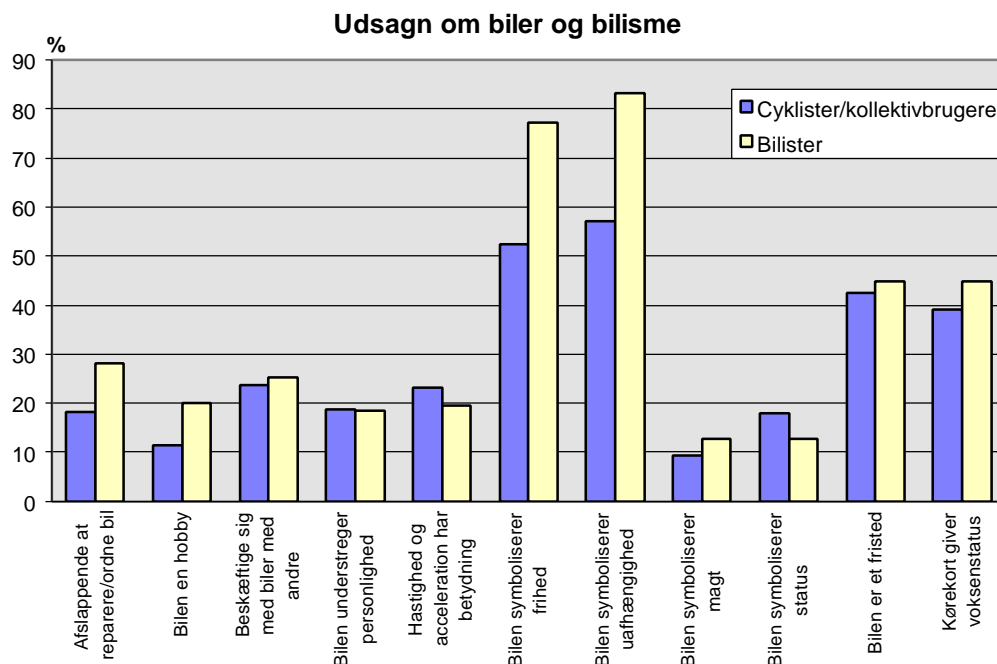
Tabel 1: Numerisk fordeling af trafikanttyper.



Figur 1: Figuren viser den procentvise fordeling på de 6 trafikanttyper.

2.2 Bilen som kulturfænomen

I den kvalitative del af 'Benzin i blodet' blev bilen som kulturfænomen behandlet ud fra forskellige perspektiver. Udgangspunktet var de problemstillinger vedrørende bilen som symbol, bilen som identitetsskaber, bilen som basis for fællesskaber etc. der var dukket op i løbet af de intensive interview. Både analysen i den kvalitative del og udformningen af spørgeskemaet i den kvantitative del bygger på disse interview, og er således også baggrund for fremstillingen af bilen som kulturfænomen i det følgende.



Figur 2: Udsagn om biler og bilisme fordelt på bilister og cyklister/kollektivbrugere. Søjlerne angiver den procentvis andel af personer blandt hhv. bilister og cyklister/kollektivbrugere der har svaret helt enig eller lidt enig på de respektive spørgsmål.

Som det fremgår af figur 2 er forskellene mellem cyklister/kollektivbrugere og bilister tydeligst i forbindelse med spørgsmålene om 'bilen som symbol på frihed' og 'uafhængighed'.² Figuren viser at omkring 80% af alle bilister mener at bilen symboliserer frihed og uafhængighed. Det er dog lige så bemærkelsesværdigt at mellem 50 og 60% af cyklisterne/kollektivbrugerne deler denne opfattelse.

Andre spørgsmål som vinder forholdsvis stor tilslutning er 'bilen som et fristed' og det at 'kørekortet markerer en voksenstatus'. Her erklærer mellem 40 og 45% sig helt eller lidt enige. Men bortset fra disse 4 spørgsmål når ingen af de øvrige en tilslutning på blot 30%. Tallene dækker dog over store forskelle typerne i mellem. Et par eksempler vil blive gennemgået i det følgende.

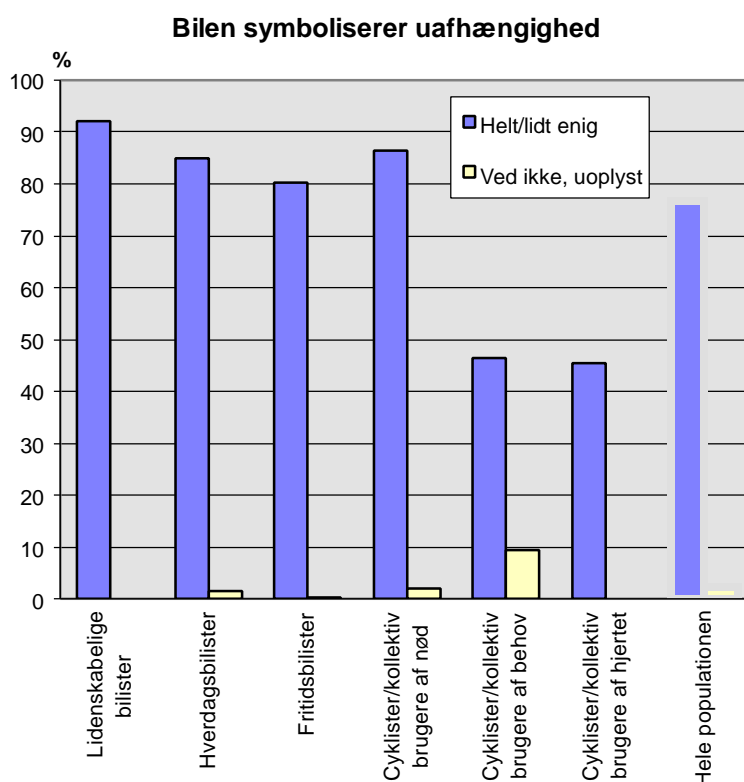
At spørgsmålene om 'bilen som symbol på status og magt' eller at 'den understreger ens personlighed' har nået så ringe tilslutning som det er tilfældet, kan forekomme overraskende, i hvert fald i forhold til resultaterne i den kvalitative undersøgelse, hvor mange af bilisterne var inde på bilens betydning på dette område.

Et bud på en forklaring kunne være at en kvalitativ undersøgelse kommer tættere på interviewpersonerne, og dermed kan få opfattelser og holdninger frem som den mere distancerende kvantitative undersøgelse ikke kan. Her er emnerne taget ud af sammenhængen

² For en nærmere diskussion af de 2 begreber henvises til 'Benzin i blodet' - kvalitativ del, hvor de i relation til bilisme blev behandlet som begrebspar: frihed/begrænsning og uafhængighed/afhængighed.

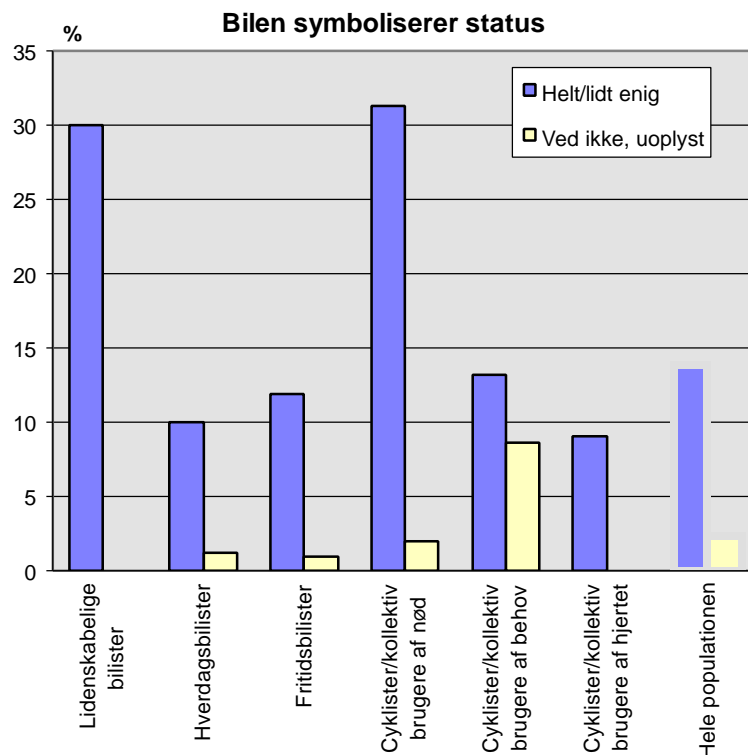
og stillet sort/hvidt op, og uddybende spørgsmål og svar kan ikke hverken stilles eller gives. Det kan medføre at spørgsmål som er vanskelige eller som man har tvetydige følelser overfor, lettere vil blive afvist end hvis man har mulighed for at forklare baggrunden for sin opfattelse eller sine følelser.

I den kvalitative undersøgelse blev f.eks. spørgsmålene om bilen som udtryk for ens personlighed eller som statussymbol ofte umiddelbart afvist, men efter en del snak frem og tilbage kunne interviewpersonen måske fortælle om hvordan bilen betød status for en ægtefælle eller kæreste, for naboer eller andre mennesker i almindelighed. Det er måske en holdning eller følelse man har, men som man ikke rigtig vil kendes ved, og som det derfor er lettere at tillægge andre end en selv. Muligheden for således at gå bag om de umiddelbare svar gives som nævnt ikke i en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse. Denne problemstilling vil blive diskuteret nærmere i tredje og sidste del af 'Benzin i blodet', som vil få undertitlen 'sammendrag og metode'.



Figur 3: Den procentvise fordeling af besvarelsene på spørgsmålet om bilen symboliserer uafhængighed, for hver enkelt trafikanttype sammenlignet med hele populationen.

Op mod 80% af samtlige interviewede mener at bilen symboliserer uafhængighed. Dette dækker over at godt 90% af de lidenskabelige bilister, ca. 85% af hverdagsbilisterne og 80% af fritidsbilisterne er helt eller lidt enige i dette udsagn. Nok så interessant viser der sig en endda overordentlig stor forskel mellem cyklisterne/kollektivbrugerne, idet disse svinger fra ca. 46% blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet og af behov til op mod 86% blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af nød. Disse sidste 'ligner' således bilistgrupperne i dette spørgsmål, noget der går igen i en del af de andre spørgsmål også.



Figur 4: Den procentvise fordeling af besvarelsene på spørgsmålet om bilen symboliserer status, opgjort på hver enkelt trafikanttype sammenlignet med hele populationen.

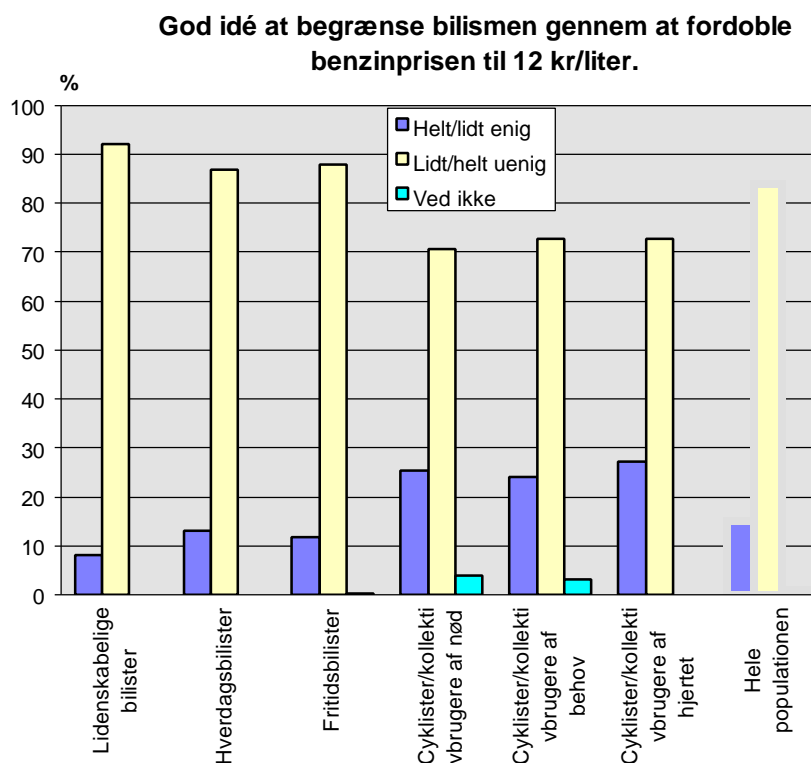
Nogenlunde det samme kan siges om de to trafikanttypers - cyklister/kollektivbrugere af nød og lidskabelige bilisters - opfattelse af bilen som et statussymbol. Bortset fra at der her er lidt flere cyklister/kollektivbrugere af nød end lidskabelige bilister.

Det er endvidere værd at bemærke at hverken hverdagsbilister eller fritidsbilister tilsyneladende finder at bilen er et statussymbol, idet kun omkring 10% besvarer spørgsmålet positivt, hvilket er i god overensstemmelse med den kvalitative undersøgelse. Men svaret må nok tages med et gran salt, fordi status ikke er noget man i dele af den danske kultur bryder sig om at skilte med, og det kan derfor, som nævnt, godt betyde mere end man umiddelbart giver til kende, når spørgsmålet kræver et så kort og præcist svar som tilfældet er i en undersøgelse af denne karakter.

2.3 Restriktioner på bilismen

I den kvalitative undersøgelse gav flere af de interviewede udtryk for stor modstand mod restriktioner over for bilismen. Resultaterne af den kvantitative undersøgelse viser en lignende tendens. På spørgsmålet om det er en god idé at begrænse trafikken gennem en fordobling af benzinprisen til 12 kr. pr. liter, svarer 84% helt eller lidt uenig. Mindre modstand er der mod at fordoble P-afgiften, idet 55% svarer helt eller lidt uenig hertil. Når spørgsmålet drejer sig om

hvorvidt det er en god idé at afskaffe befordringsfradraget for derved at begrænse bilismen, erklærer godt 69% af alle sig helt eller lidt uenig.



Figur 5: Interviewpersonernes holdning til en fordobling af benzinprisen for at begrænse bilismen, i procent af trafikanttyper sammenlignet med hele populationen.

Selvom modstanden mod en fordobling af benzinprisen for at begrænse bilismen er markant blandt alle trafikanttyper, er der trods alt en væsentlig forskel mellem på den ene side bilisterne og på den anden side cyklisterne/kollektivbrugerne.

Det er dog værd at bemærke at selv blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet går ikke engang en 1/3 af de adspurgte ind for stigningen.

2.4 Holdning og handling

I undersøgelsen blev de interviewede bedt om at tilkendegive om de syntes det var en god ide at 1) fordoble benzinprisen, 2) fordoble P-afgifterne og 3) afskaffe det skattemæssige transportfradrag, for at begrænse bilismen.

Resultatet viste en stærk modstand mod de stillede forslag, og det er nærliggende at forestille sig at mange interviewpersoner er uenige i forslagene fordi de selv ville blive berørt af begrænsningerne hvis de blev gennemført.

Hvis man gør tallene op og kun medtager de - forholdsvis få - der var positivt stemt overfor de nævnte ideer til begrænsning af bilismen, viser det sig at på spørgsmålet 'om hvorvidt de ville køre mindre i bil hvis benzinen blev fordoblet til 12 kr./liter', svarede 32% at de ville køre

uændret, og knapt 45% ville køre lidt mindre. Kun 21% af de der syntes det var en god idé at fordoble benzinprisen, tilkendegav at de ville køre meget mindre hvis spørgsmålet blev realiseret.

Det vil sige at selv blandt den lille gruppe der er tilhængere af en fordobling af benzinprisen, er der ikke, eller kun i stærkt begrænset omfang, tilbøjelighed til at ændre adfærd hvis forslaget om en fordobling af benzinprisen skulle blive realiseret. Og her skal man være opmærksom på at der er tale om en *angivet* og *ikke faktisk* adfærd. Hvad der ville ske hvis fordoblingen blev virkeliggjort, kunne godt være en anden sag.

På spørgsmålet om 'det er en god ide at fordoble P-afgifterne' er modsætningerne mellem holdning og formodet handling endnu mere udtalt end i spørgsmålet om benzinprisen. Af de *personer som er tilhængere af P-afgifterne som et middel til begrænsning af biltrafikken*, mener 68% ikke at det vil påvirke deres adfærd, 20% vil køre lidt mindre, og kun 6% tilkendegiver at ville køre meget mindre i bil. Dette kan naturligvis have forbindelse med at en evt. P-afgiftsforhøjelse ikke har nogen indflydelse på en stor del af de adspurgte.

Knapt 60% af de *personer som har svaret helt eller lidt enig i spørgsmålet 'om afskaffelse af transportfradraget'* erklærer at deres kørselsforbrug ville være uændret, under 10% ville køre lidt mindre, og mindre end 2% ville bruge bilen meget mindre hvis transportfradraget rent faktisk blev afskaffet. 26% har ikke besvaret spørgsmålet eller det har ikke været relevant. Så heller ikke her vil det for tilhængerne af dette forsøg på en begrænsning af bilismen, have nogen væsentlig indflydelse på deres formodede adfærd hvis forslaget blev gennemført. På dette punkt kan det have noget at gøre med at transporten mellem hjem og arbejde som nævnt anses for en nødvendighed. Endelig vil der her, ligesom i tilfældet med en fordobling af benzinprisen, kunne vise sig en forskel mellem det folk angiver at ville gøre, og det de faktisk gør, hvis det kom så vidt.

Ovenstående analyse af holdninger og angivende forventede adfærdsændringer, har flere interessante aspekter. For det første giver det et billede af hvilken tilslutning der umiddelbart er blandt bilisterne til iværksættelse af trafikbegrænsende foranstaltninger, og for det andet siger det noget om hvilken effekt de kan forventes at have - vurderet på baggrund af respondenternes egen forestillede adfærd.

Spørgeskemaundersøgelsen viste at det kun er relativt få af de interviewede der er tilhængere af en fordobling af benzinprisen med henblik på at begrænse bilismen. En fordobling af benzinprisen er blandt bilisterne den mindst populære metode til nedbringelse af biltrafikken. En forøgelse af P-afgifterne er omvendt den mindst upopulære foranstaltning, men besvarelsene på adfærdsspørgsmålet viser at det samtidig er den mindst effektive metode til at reducere bilkørslen, idet omtrent 3/4 af bilisterne ikke vil ændre adfærd som følge heraf. Nogenlunde det samme kan siges om en afskaffelse af befordringsfradraget. Godt 1/4 af alle bilister er tilhængere af denne foranstaltning, men alligevel vil omkring 60% af disse ikke ændre adfærd selvom det blev afskaffet.

En forklaring på disse modsætninger mellem holdninger og forventet adfærd hos de der er mest positivt stemt overfor foranstaltninger til begrænsning af bilismen, kan være at der på den ene

side er tale om en generel holdning til begrænsninger i bilismen, og på den anden side om holdninger til en konkret begrænsning af ens egne muligheder for at bruge bilen - også selvom der kun er tale om en tænkt situation. Selv at skulle give afkald på noget er en anden sag end at have en holdning til en sag i almindelighed.

3 Afslutning

Den kvantitative opgørelse af de 6 trafikanttyper bekræftede formodningerne i den kvalitative del om *størrelsen på de forskellige trafikanttyper*. Andre problemstillinger i den kvantitative del var at undersøge *hvor mange* der havde bestemte opfattelser af, holdninger til og forestillinger om transport, samt *hvor mange* der havde hvilke former for transportadfærd. Disse problemstillinger er belyst i undersøgelsen.

Et af de vigtige spørgsmål i den kvalitative undersøgelse var spørgsmålene om frihed og uafhængig som argumenter for at vælge bil som transportmiddel. Næsten samtlige interviewede bilister i den kvalitative del angav frihed og uafhængighed som værende vigtige for deres bilbrug. Tallene i den kvantitative undersøgelse bekræfter at de 2 begreber i forbindelse med bilkørsel er de der vinder størst tilslutning blandt samtlige adspurgte, og særlig stor tilslutning blandt bilisterne.

Den kvalitative analyse viste desuden at modsætningerne mellem folks bilkørsel og deres holdninger til transportens miljøproblemer, var store. Hvis man dykker ned i tallene i spørgeskemaundersøgelsen viser en lignende tendens sig. På spørgsmålet om hvorvidt 'det er en god ide at fordoble benzinprisen til 12 kr. pr. liter for at begrænse bilismen' svarede 86% af alle de adspurgte at det synes de ikke det var. Det store flertal af disse var bilister. Hvis man sætter disse bilister til 100% og ser hvor mange af dem der går ind for 'at lovgive til fordel for miljøet, *også selv om det går ud over den enkelte bilist*' så viser det sig at hele 70% stiller sig positivt overfor spørgsmålet - og der er her ikke den store forskel på om de er lidenskabelige bilister, hverdagsbilister eller fritidsbilister. Og da en lovgivning til fordel for miljøet på dette område sagtens kunne tænkes at være en fordobling af benzinprisen, kan man konstatere at virkelig mange af de adspurgte er modsætningsfyldte i dette spørgsmål. Det kunne måske forklares med at de på den ene side i almindelighed går ind for en begrænsning af bilismen af miljøhensyn, og på den anden side nødig vil have det går ud over dem selv. Men det er stadigvæk en modsætning.

Disse modsætninger er en del af vilkårene i forbindelse med transport i det moderne samfund. Indtil videre har de ikke resulteret i en ændring af den udvikling der går i retning af stadig flere biler der kører stadig længere. Men netop modsætningerne som kan give anledning til at man må forklare og forsvare sin bilkørsel når emnet dukker op, kunne sætte gang i en ændring af udviklingen. Der ligger nogle potentialer i disse modsætninger som under andre omstændigheder kunne resultere i nogle holdningsændringer overfor bilkørsel som gjorde at det blev mindre 'legitimt' at køre bil.

Ud fra undersøgelsen tegner der sig et billede af hvordan transporten foregår i hverdagen, og hvilke tanker og følelser folk har omkring bilismen. Som en konsekvens af dette billede, og altså

ikke som en konklusion på hvad folk måtte mene eller ønske, skal diskussionen nedenfor betragtes.

En påpegning af den enkelte trafikants bidrag til miljøproblemerne ved f.eks. at miljømærke biler - eks.: denne bil påvirker miljøet ved at udsende så og så meget CO, CO₂, så og så mange NO_xer, etc., som har de og de virkninger på miljøet - ville måske kunne rode op i modsætningerne hos køberne af nye og brugte biler, og måske også få dem til at overveje selve brugen af biler. Der er naturligvis også mange andre muligheder for at påvirke og ændre udviklingen, bl.a. kunne man forsøge at inddrage befolkningen i planlægningen af kollektiv trafik og cykelstier - noget der ikke har været behandlet i undersøgelsen, men som kunne tænkes at have nogle potentialer.

Også vilkårene omkring transporten som den foregår i en fortravlet hverdag, må forandres, hvis man skal gøre sig håb om nedsat bilkørsel i almindelighed. Og det vil sige at mulighederne for cyklister og de kollektive transportmidler skal forbedres, det skal gøres (markant) dyrere at køre bil, og samtidig skal taksterne i tog og busser sættes (markant) ned. Samtidigheden i tiltagene er vigtig fordi man derved kan se en personlig fordel i at ændre adfærd, hvilket er væsentligt for de fleste mennesker.

Alle disse tiltag ville fordrer at den politiske vilje til ændringer på transportområdet, særligt bilismen, var til stede, og at der var nogle politikere der ville kæmpe for ændringerne og sikre deres gennemførelse. Den kvantitative undersøgelse viser at det overordnede mål - at løse transportens miljøproblemer - vil have tilslutning i meget store dele af befolkningen.

Men bilismens dybe integration i det sociale og kulturelle liv ændres ikke fundamentalt ved at man forbedrer det kollektive transportsystem eller sætter benzinafgifterne i vejret. Der skal andre virkemidler til. Bilismen hænger så tæt sammen med den måde hverdagslivet i dag fungerer på, at det måske grundlæggende vil sætte spørgsmålstejn ved indretningen af arbejds- og fritidslivet i det moderne samfund. Og dette (meget store) spørgsmål har ligget udenfor spørgeskemaundersøgelsen, således at disse 'andre virkemidler' må ligge i nogle fremtidige diskussioner af, hvordan problemerne i forbindelse med transport og miljø for alvor skal løses.

Litteratur

Christensen, Linda, Jensen, Mette, Jensen, Søren og Winther, Morten (1995): *Projektbeskrivelse for ALTRANS - Mobilitets- og miljøkrav til ALternative TRANSPORTsystemer*, Danmarks Miljøundersøgelser, Afdeling for Systemanalyse, Roskilde, upubliceret.

Jensen, Mette (1997): *Benzin i blodet - kvalitativ del*, faglig rapport nr. 191, Danmarks Miljøundersøgelser, Roskilde.

Jensen, Mette (1997): *Benzin i blodet - kvantitativ del*, faglig rapport, Danmarks Miljøundersøgelser, Roskilde - under trykning.